

en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 10 de septiembre de 2001.—El Director general, P. S. (Real Decreto 2069/1999, de 30 de diciembre), el Director de Producción, Manuel López Ruiz.

**17471** *RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2001, de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro del sorteo de El Gordo de la Primitiva celebrado el día 9 de septiembre de 2001 y se anuncia la fecha de celebración del próximo sorteo.*

En el sorteo de El Gordo de la Primitiva celebrado el día 9 de septiembre de 2001 se han obtenido los siguientes resultados:

Combinación ganadora: 38, 11, 5, 44, 47, 26.

Número complementario: 41.

Número del reintegro: 2.

El próximo sorteo que tendrá carácter público se celebrará el día 16 de septiembre de 2001, a las doce horas, en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 10 de septiembre de 2001.—El Director general, P. S. (Real Decreto 2069/1999, de 30 de diciembre), el Director de Producción, Manuel López Ruiz.

## MINISTERIO DE FOMENTO

**17472** *ORDEN de 31 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Son Bonet.*

El aeropuerto de Son Bonet, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil nacional e internacional para aviación general, con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «2-B»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por el artículo 11.7 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y como aeródromo de letra de clave «C» por el Real Decreto 296/1988, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeródromo de Son Bonet, en Palma de Mallorca.

El tráfico en el aeropuerto es principalmente de aeronaves de aviación general; en el año 2000 gestionó cerca de 17.000 aeronaves de este tipo, y algo menos de 8.000 pasajeros, lo que se debe a que muchos vuelos son de aprendizaje. Los pasajeros proceden en su mayoría de vuelos privados y trabajos aéreos, reduciéndose los primeros en los últimos años, lo que ha originado una disminución gradual del número de pasajeros; sin embargo, el número de aeronaves ha aumentado desde 1994 en una media anual acumulada del 12,4 por 100.

La estructura del tráfico de pasajeros indica el predominio del segmento nacional y con una acusada estacionalidad hacia los meses de verano, correspondiendo el mes punta a agosto.

Dispone en la actualidad de una única pista (06-24), de dimensiones 1.000 × 22 metros, con desplazamiento de umbrales en ambas cabeceras de 275 metros utilizables como RESA, tres calles de salida perpendiculares y una rodadura paralela con dos tramos, uno de ellos integrado en plataforma. Ambas cabeceras disponen de aproximación visual. Para el estacionamiento de aeronaves existen dos plataformas pavimentadas, una principal, de aproximadamente 26.000 metros cuadrados, y otra de alrededor de 4.300 metros cuadrados, ambas para aviación general, que ofrecen una capacidad inferior a la necesaria para servir el tráfico de aeronaves previsto.

En cuanto al lado tierra, el aeropuerto de Son Bonet dispone de un Edificio Terminal de pasajeros actualmente en desuso y en estado de deterioro, al igual que la Torre de Control integrada en él. No existe terminal de carga, por ser innecesario, pero sí una zona industrial con varias naves,

talleres, oficinas, almacenes y similares, y también una zona de aviación general con cuatro hangares situados en primera línea de plataforma.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad balear como del resto de España, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Son Bonet y proceder a la delimitación de su zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Son Bonet que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello, se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la ampliación de la plataforma; la adaptación a las normas técnicas vigentes de las calles de rodadura en plataforma frente a los hangares; la consolidación de la zona industrial en su ubicación actual; el desarrollo de una zona de servicios en zona próxima al antiguo Edificio Terminal; el traslado del Centro de Control de Palma de Mallorca a una de las parcelas de Son Bonet; la remodelación y el acondicionamiento de las instalaciones del edificio terminal; la implantación de un SEI de categoría I; la construcción de un nuevo hangar de aviación general, que preste servicio a la ampliación de plataforma, y la creación de zona pavimentada para el aparcamiento de unos 100 vehículos más en la zona industrial. Asimismo, se reubica la parcela de combustibles para poder desarrollar la plataforma. Todo ello va acompañado además por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Son Bonet en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 103,14 hectáreas, de las cuales 48,16 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 30,86 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 24,12 hectáreas a las Zonas de Reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 4.3 del Plan Director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Este plano se incorpora como Anexo a esta Orden.

Tercero.—La zona de servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. Subsistema de Movimiento de Aeronaves; 2. Subsistema de Actividades Aeroportuarias, con sus correspondientes zonas funcionales, y 3. Zona de Reserva Aeroportuaria.

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las instalaciones de ayudas a la navegación y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 48,16 hectáreas. Se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 06-24, calles de rodadura y franja de seguridad. Las plataformas de estacionamiento de aeronaves están situadas en las proximidades de las dos cabeceras de la pista.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: Contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

1.3 Instalaciones auxiliares: Incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano provincial, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 30,86 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.4:

2.1 Zona de pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 1,15 hectáreas.

2.2 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 12,04 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 13,8 hectáreas.

2.4 Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 3,57 hectáreas.

2.5 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 0,3 hectáreas.

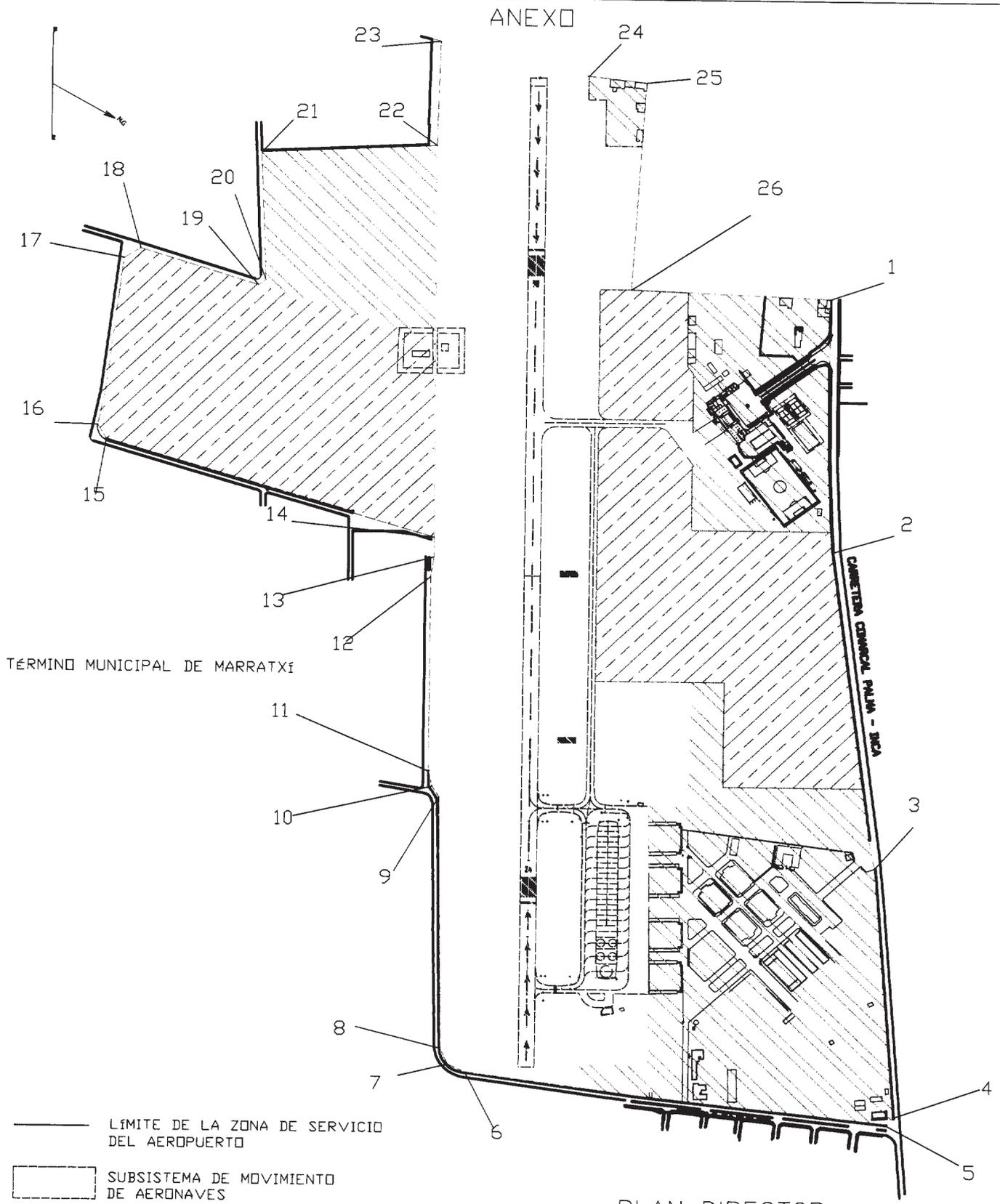
3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las áreas anteriormente mencionadas. Esta zona ocupa una superficie estimada de 24,12 hectáreas, y se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

Quinto.—El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 31 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



- LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO
- - - - - SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
- ▨ SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
- ▨ ZONA DE RESERVA

PLAN DIRECTOR  
AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA  
SON BONET  
COORDENADAS UTM  
DE LA ZONA DE SERVICIO

## Coordenadas UTM de la zona de servicio

*Aeropuerto de Son Bonet*

1	X Y	473993 4383615
2	X Y	474311 4383837
3	X Y	474673 4384162
4	X Y	474971 4384400
5	X Y	474987 4384398
6	X Y	475263 4383856
7	X Y	477266 4383829
8	X Y	475252 4383806
9	X Y	474937 4383586
10	X Y	474930 4383569
11	X Y	474914 4383552
12	X Y	474667 4383385
13	X Y	474640 4383372
14	X Y	474615 4383355
15	X Y	474758 4382882
16	X Y	474747 4382861
17	X Y	474516 4382747
18	X Y	474431 4382758
19	X Y	474441 4382928
20	X Y	474428 4382933
21	X Y	474271 4382817
22	X Y	474220 4383018
23	X Y	473985 4382932
24	X Y	473909 4383137
25	X Y	473970 4383210
26	X Y	474143 4383372

nacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como aeropuerto de primera o de segunda categoría, respectivamente, durante los períodos comprendidos entre el 1 de abril y el 30 de septiembre, y entre el 1 de octubre al 31 de marzo, por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, y como aeropuerto de categoría «A» por el Real Decreto 373/1996, de 23 de febrero, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Ibiza.

El aeropuerto de Ibiza sirve un tráfico de pasajeros fundamental para el desarrollo turístico de la Comunidad Balear. Su participación en el tráfico total de España fue de un 3,18 por 100, y con respecto al año 1999 experimentó un crecimiento del 6,9 por 100. En el año 2000 superó los 4.400.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto internacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 75 por 100 en 1998.

Dispone en la actualidad de una única pista (06-24) de 2.800 × 45 metros, con cuatro calles de salida y dos accesos a cabecera, y rodadura paralela, con una capacidad de 22 movimientos hora; para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 25 puestos de estacionamiento, ninguno de los cuales está asistido por pasarela, con una capacidad de 28 movimientos hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que mitiguen esta deficiencia en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al edificio terminal, el aeropuerto de Ibiza requiere la ampliación de la zona de facturación y de los vestíbulos de espera, tanto para el flujo de salidas como para el de llegadas. Por otra parte, el aeropuerto no dispone de un edificio terminal de aviación general ni helipuerto, y las instalaciones del terminal de carga han quedado insuficientes. En cuanto al aparcamiento de vehículos privados, tampoco se encuentra en condiciones de absorber el tráfico previsto.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de las islas de Ibiza y Formentera, como del resto de la Comunidad Balear, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto y dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello, resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Ibiza y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreo que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el Plan Especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

## 17473 ORDEN de 31 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Ibiza.

El aeropuerto de Ibiza, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Inter-